

RECHTSPRAAK CLNI



IVR
VASTELAND 78
3011 BN ROTTERDAM

INFO@IVR-EU.COM
WWW.IVR-EU.COM

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Berufungskammer der Zentralkommission Straßburg 23.04.1992	250 Z - 2/92	Art. 4 CLNI	Beperking van aansprakelijkheid

Het uit huidig zicht verouderde begrip van een kwaadgezind handelen will blijkbaar een gedrag van de schuldenaar beschrijven, op grond waarvan een hem algemeen toegekende beperking van aansprakelijkheid niet acceptabel is. Daartoe behoort echter niet alleen opzet maar ook bewuste grove nalatigheid (bijna gelijk eveneens art. 4 van het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart - CLNI -, op grond waarvan "een aansprakelijke persoon niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou"; vgl. verder de daarmee identieke bepaling in § 4a BinSchG, ingevoerd met de „Zweite Seerechtsänderungsgesetz van 25.07.1986 en op grond waarvan conform lid 1 zin 4 de beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een schip voor schadeclaims voor dood of letsel van passagiers komt te vervallen indien op hem genoemd gedrag van toepassing is.).

Rb. Rotterdam 11.06.1993	ECLI:NL:RBROT:1993:2894 S&S 1994,103	Art. 17	Toepasselijkheid CLNI
-----------------------------	---	---------	-----------------------

Voor anticipatie van het CLNI-Verdrag is geen plaats voor schade t.g.v. een aanvaring die voor de ratificatie door Nederland heeft plaats gevonden (1988)

Rb. Rotterdam 7.10.1994	ECLI:NL:RBROT:1994:3008 S&S 1997,84	Art. 17	Toepasselijkheid CLNI
----------------------------	--	---------	-----------------------

Voor anticipatie van het CLNI-Verdrag is geen plaats voor schade t.g.v. een aanvaring die voor de ratificatie door Nederland heeft plaats gevonden (1988).

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT

VINDPLAATS

ARTIKEL CLNI

ESSENTIE

Berufungskammer
der Zentralkommission
Straßburg
08.12.1994

317 Z - 15/94

Toepasselijkheid CLNI voor ratificatie

Dit verdrag zal voor zover aan de Kamer van Beroep bekend door de Bondsrepubliek Duitsland worden geratificeerd en de inhoud ervan geïncorporeerd in de Duitse binnenvaartwet, vooral omdat het tussen de Bondsrepubliek Duitsland en de voormalige Duitse Democratische Republiek op 31. 8. 1990 gesloten Eenmakingsverdrag vanwege het toen reeds gemoderniseerde aansprakelijkheidsrecht in laatst genoemde staat de intentie verklaart "door de Duitse wetgever voor de beroeps binnenvaart reeds voor het inwerking treden van het CLNI verdrag de die beperking van aansprakelijkheid op basis van limieten in te voeren" (Anlage 1 Kapitel III Sachgebiet D Abschnitt III Ziff. 4 des Vertrages). Reeds op grond daarvan is het niet aan het gerecht, te anticiperen op de ratificatie dan wel incorporatie in de binnenvaartwet door de wetgever en sommige bepalingen van het verdrag reeds nu van toepassing te verklaren of op grond van analoge toepassing terug te vallen op zeerechtelijke bepalingen, temeer het niet slechts gaat om het "of " van een beperking van aansprakelijkheid, maar ook om het "hoe" en om de verdeling van de aansprakelijkheidssommen bij meerdere schuldeisers en de daarop betrekking hebbende procedure (zie ook uitspraak van het Duitse BGH 22. 9. 1980 - II ZR 249/79, BGHZ 78, 121 ff).

Rb. Rotterdam
24.10.1996

ECLI:NL:RBROT:1996:2984
S&S 1997,41

Art. 2

Aansprakelijkheid voor kosten en maatregelen ter
voorkoming waterverontreiniging

Ter beperking van aansprakelijkheid voor preventieve kosten van milieuverontreiniging volstaat niet het stellen van een zakenfonds, maar dient het daartoe bestemde waterverontreinigingsfonds ingesteld te worden.

Hof Den Haag
26.10.1999

ECLI:NL:GHSGR:1999:4181
(Hoger beroep van ECLI:NL:
RBROT:1996:2984, S&S 1997,41)
S&S 2000,132

Art. 2

Aansprakelijkheid voor kosten en maatregelen ter
voorkoming waterverontreiniging

Ter beperking van aansprakelijkheid voor preventieve kosten van milieuverontreiniging volstaat niet het stellen van een zakenfonds, maar dient het daartoe bestemde waterverontreinigingsfonds ingesteld te worden.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Schiffahrtsobergericht Köln 31.10.2006	3 U 138/05 BSch –, juris	Art. 18 lid 1 c, art. 2 lid 1 d, e en f CLNI	Beperking van de aansprakelijkheid conform § 5 f BinSchG

Ondertussen heeft de wetgever dienaangaande juist geen regeling getroffen die overeenkomt met § 5 j BinSchG. Dit wordt met name ook daardoor duidelijk, dat de memorie van toelichting (zie BT-Drucks. 13/8446 S.30) verwijst naar art. 18 lid 1 c CLNI die wederom verwijst naar art.2 lid 1 d en e CLNI verweist. Uitdrukkelijk niet rekening gehouden is echter met art.2 lid 1 f CLNI, die vorderingen van in casu aan de orde zijnde kostenvergoedingen voor veiligheidsmaatregelen regelt. Een correctie van deze in de visie van de Senaat eenduidig resultaat van de uitleg met dien verstande dat die vorderingen voor kostenvergoedingen voor veiligheidsmaatregelen van begin af aan buiten de toepassing van de beperking van aansprakelijkheid §§ 4 bis 5m BinSchG zou vallen, zou de grenzen van nog toelaatbare uitleg overschrijden. Voor een analogie ontbreekt gezien de duidelijke bewoordingen in de memorie van toelichting mbt de kostenvergoedingen een leemte.

Rb. Rotterdam 27.07.2007	ECLI:NL:RBROT:2007:1405 S&S 2009,68	Art. 6	Begrip voortbewegingswerktuigen
-----------------------------	--	--------	---------------------------------

Het vermogen van een boegschroef alleen bedoeld om het schip te kunnen manoeuvreren, telt niet mee voor de berekening van het bedrag van beperkte aansprakelijkheid. Een dergelijke boegschroef is niet aan te merken als een voortbewegingswerktuig (Duits: “Antriebmaschinen” ; Frans: “ machines de propulsion”) als bedoeld in art. 6 CLNI.

Schiffahrtsobergericht Karlsruhe Beschluss vom 1.10.2007	Az.: 22 W 1/07 BSch ZfB 2008, Nr. 8, pag 1987 ff	Artikel 1 lid 2 lit. c.) en 18, Lid 1, lit. b.) CLNI = §§ 5 h en 5 f BinSchG	Schade gevaarlijke goederen versus zaakschade en bevoegdheid voor verdeling van het fonds
--	---	--	---

Veroorzaakt een met gevaarlijke goederen § 5 I BinSchG geladen tankschip bij het laden en lossen een zaakschade dan is de beperking van de aansprakelijkheid conform § 4 ff BinSchG niet naar § 5 h BinSchG maar naar § 5 f BinSchG te berekenen, wanneer de zaakschade niet door de gevaarlijke lading zelf is veroorzaakt, maar door het schip. Schade, die bij het laden en lossen ontstaat, ontstaat in directe samenhang met de bedrijfsvoering van het schip in de zin van § 4 I BinSchG. Het is niet noodzakelijk dat het schip daarvoor in beweging is.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT

VINDPLAATS

ARTIKEL CLNI

ESSENTIE

Zijn thuishaven van het schip en zetel van de klager niet in Duitsland is voor de behandeling van de verdeling van het fonds het zakelijk en lokaal voor de avarij bevoegde gerecht bevoegd.

VG Darmstadt
31.07.2008

3 E 1329/07 (4)

Art. 2 Lid 1a, 6 Lid 1b CLNI

Geen beperking van aansprakelijkheid voor kosten van een brandweerwerkzaamheden bij een scheepsongeval; Gewässerverunreinigung

Hessischer Verwaltungsgerichtshof 8 A 3077/08

(Berufung von VG Darmstadt 31.07.2008)

25.11.2010

BVerwG.

6 C 6/11

23.11.2011

(Revision von Hessischer Verwaltungsgerichtshof 25.11.2010)

ZfB 2012, Nr. 2/3, Sammlung Seite 2168 ff

De aangevoerde kostenvergoedingen zijn niet bestanddeel van de feiten die hebben geleid tot de beperking van de aansprakelijkheid. Bij kosten voor brandweerwerkzaamheden gaat het niet om vorderingen in de zin van Par. 4 BinSchG jo. art. 2 lid 1a CLNI.

Hof Den Haag
28.04.2009

ECLI:NL:GHSGR:2009:3293

Art. 6

Begrip voortbewegingswerktuigen

(Hoger beroep van ECLI:

NL:RBROT:2007:1405)

S&S 2009, 91

Het vermogen van een boegschroef alleen bedoeld om het schip te kunnen manoeuvreren, telt niet mee voor de berekening van het bedrag van beperkte aansprakelijkheid. Een dergelijke boegschroef is niet aan te merken als een voortbewegingswerktuig (Duits: "Antriebsmaschinen" ; Frans: "machines de propulsion") als bedoeld in art. 6 CLNI.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
OLG Karlsruhe 29.09.2009	22 U 4/09 RhSch ZfB 2/2010, Sammlung 2067 ff	Art. 6 lid 2 CLNI	Vorderingen met voorrang conform § 5f lid 2 BinSchG
Rb. Rotterdam 30.09.2009	HA RK 09-135 S&S 2011,31	Art. 6, 9 CLNI	Beperking hecht koppelverband tussen duwbak en duwboot
OLG Stuttgart 20.8.2010	Az.: 3 U 60/10 ZfB 2010, Nr. 10, S. 2099 ff	§ 5 c I lid 1 BinSchG = Art.1 lid sub a CLNI	Begrip bevrachter, lichtvaardigheid en procesrecht

Conform § 5f lid 2 BinSchG hebben bij de voldoening uit de aansprakelijkheidslimiet vorderingen wegens beschadiging van kunstwerken van havens en andere havenvoorzieningen voorrang. De Duitse wetgever heeft met § 5f lid 2 BinSchG – in analogie aan de zeerechtelijke bepaling van § 487 b HGB – gebruik gemaakt van de in art. 6 Lid 2 CLNI geboden mogelijkheid om vorderingen met betrekking tot bepaalde regelmatig publieke voorzieningen voorrang te verlenen boven andere zaakschade. Dit leidt ertoe dat deze schades bij de verdeling van de aansprakelijkheidssom in het kader van de procedure conform § 46 Lid 1 SVertVO voorrang genieten.

Ongeval met duwbak, met duwboot een hecht koppelverband vormend. Hoewel de CLNI (en evenmin het maritieme Londens Beperkingsverdrag, waaraan de CLNI grotendeels is ontleend) geen uitdrukkelijke regeling bevatten, kan uit artikelen 6 en 9 CLNI worden afgeleid dat de Eigenaar van een duwbak, ten tijde van het ongeval een hecht koppelverband vormend, zijn aansprakelijkheid niet kan beperken door slechts voor enkel de duwbak fonds te stellen.

Bevrachter in de zin van § 5 c I lid 1 BinSchG = artikel 1 lid 2 sub a CLNI is degene die met een inclusief bemanning bevracht schip transporten uitvoert, zelfs wanneer de eigenaar van het schip het beschikkingsrecht over het schip behoudt, zich echter heeft verplicht, transporten voor de tijdbevrachter uit te voeren. Tijdbevrachter van een schip kunnen - zoals bij huur – twee rechtspersonen tegelijk zijn.

Bewust roekeloos in de zin van § 5 b lid 1 BinSchG/artikel 4 CMNI handelt degene die zich op extreme wijze niets aantrekt van het veiligheidsbelang van de wederpartij en elementaire beschermingsvoorzieningen nalaat. Erbij moet komen het subjectieve bewustzijn van een waarschijnlijkheid dat de schade zich voor

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT

VINDPLAATS

ARTIKEL CLNI

ESSENTIE

zal doen, die echter niet per sé hoger dan 50 % van deze waarschijnlijkheid moet zijn. Voor een onbeperkte persoonlijke aansprakelijkheid van de bevrachter is een roekeloos fout gedrag niet toereikend. Hiervoor is een eigen gekwalificeerde schuld van de bevrachter zelf noodzakelijk.

De opening van de verdelingsprocedure conform de „schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung“ leidt niet tot een onderbreking van een aanhangige rechtszaak en laat de toelaatbaarheid van de procedure onaangetast. De gelaedeerde kann een vordering op onbeperkte persoonlijke aansprakelijkheid bij voorbeeld van de bevrachter met beroep op de bewust roekeloze schadenoorzaak door de bevrachter voortzetten. Is uiteindelijk de algemene aansprakelijkheidsbeperking conform § 4 ff. BinSchG van toepassing, is het beroep af te wijzen met als gevolg dat de gelaedeerde zijn vordering alleen nog in de verdelingsprocedure in kan brengen.

Rb. Rotterdam
15.09.2010

HA RK 10-99
S&S 2010,32

Art. 1, 11 CLNI

Begrip bevrachter t.a.v. duwbak en duwboot

De enkele omstandigheid dat een duwboot wordt ingezet om een terzake van het vervoer van containers bevrachte duwbak te verplaatsen, brengt niet mee dat de bevrachter van de duwbak tevens bevrachter van de duwboot wordt. Uitsluitend als bevrachter van de duwbak kan de bevrachter zich beperken in het voor de duwbak gesteld fonds.

Hof Den Haag
30.8.2011

ECLI:NL:GHSGR:2011:1135 **Art. 1, 11 CLNI**
(Hoger beroep van S&S 2010,32)
S&S 2012,61

Begrip bevrachter t.a.v. duwbak en duwboot

Voor de uitleg van de bevrachter als beperkingsgerechtigde in de zin van art. 1 lid 2 CLNI moet rekening gehouden worden met art. 1 lid 2 van het Londens Beperkingsverdrag, waaraan het CLNI grotendeels is ontleend. Anders dan naar Nederlands recht, waar tijd- en reisbevrachting gekoppeld is aan het vervoer aan boord van een schip (en derhalve reis- of tijdbevrachting van louter een duwboot niet mogelijk is), behoort naar art. 1 CLNI de romp-, reis- en tijdbevrachter tot de kring van beperkingsgerechtigden t.a.v. het gehele schip (de duweenheid). Er is geen grond voor het onderscheid tussen hoofd- en onderbevrachter. De duwbak en duwboot zijn als duweenheid ter beschikking gesteld, zodat de bevrachters hun aansprakelijkheid zich tevens met het voor de duwboot gestelde fonds kunnen beperken.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Rb. Rotterdam 22.09.2010	HA RK 10-84 S&S 2011,33 ZfB 2011, Nr. 1, pagina 2114 (2014) ff	Art. 1 CLNI	Deelbevrachter ('slot' charterer) behoort tot kring van beperkingsgerechtigden

Voor de uitleg van de CLNI dient men te rade te gaan bij het Londens Beperkingsverdrag, waaraan het CLNI grotendeels is ontleend. Ook en deeltijdbevrachter ('slot' charterer, dat is de bevrachter die een bevrachtingsovereenkomst sluit voor een gedeelte van de scheepsruimte bestemd voor een aantal containers) behoort tot de kring van beperkingsgerechtigden in de zin van art. 1 lid 2 CLNI. Daarbij is o.a. van belang dat de kring van beperkingsgerechtigden steeds ruimer wordt toegepast, het vervoer van containers enorm is toegenomen waarbij het sluiten van 'slot' charterovereenkomsten eveneens een grote vlucht heeft gemaakt en de vaste band tussen schip en 'slot' charterer bij het gebruik van een bepaald aantal containerplaatsen op een bepaald schip. De beschikkingsmacht t.a.v. de bevrachte scheepsruimte en het bedrijfsrisico is bij de "slot' chartering vergelijkbaar met die van de gebruiker of bevrachter die de beschikking heeft over de gehele ladingscapaciteit van het schip.

Hof Den Haag 28.04.2011	ECLI:NL:GHSRGH:2011, 3019 (Hoger beroep van S&S 2011,33) S&S 2014,53; ZfB 2011, Nr. 8, pagina 2139 ff	Art. 1 CLNI	Deelbevrachter ('slot' charterer) behoort tot kring van beperkingsgerechtigden
--	--	--------------------	---

Voor de uitleg van de CLNI dient men te rade te gaan bij het Londens Beperkingsverdrag, waaraan het CLNI grotendeels is ontleend. Er is geen reden om onderscheid te maken tussen hoofd- en onderbevrachter: het belang om zich op beperking te kunnen beroepen geldt zowel voor hoofd- als onderbevrachter. Gelet op doel en strekking van de CLNI is er geen grond ook de deelbevrachter ('slot' charterer) het recht op beperking te ontzeggen.

Rb. Rotterdam 25.09.2013	ECLI:NL:RBRO:2013:7253 S&S 2014,32	Art. 2, 18 CLNI	Voorbehoud ingevolge art.18 CLNI voor waterverontreiniging
---	---	------------------------	---

Het voorbehoud van art. 18 CLNI lid 1a heeft alleen betrekking op schade als gevolg van de kwaliteitswijziging van het water zelf en niet op schade aan zaken veroorzaakt door in het water gestroomde olie. Tot de vorderingen voor schade als gevolg van wijziging van kwaliteit van het water behoren ook de kosten van de in redelijkheid genomen preventieve maatregelen om dreigende schade door kwaliteitswijziging van het water te voorkomen (schoonmaakkosten). Voor

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT

VINDPLAATS

ARTIKEL CLNI

ESSENTIE

deze vorderingen (ook wanneer deze zich als regresvorderingen aandienen) dient ter beperking van aansprakelijkheid naar Nederlands recht een waterverontreinigingsfonds te worden gesteld en kan niet worden volstaan met het stellen van een zakenfonds.

Rb. Rotterdam
9.10.2013

ECLI:NL:RBROT:2013, 8135
S&S 2014,77

Art. 2, 15, 18 CLNI

Voorbehoud ingevolge art.18 CLNI voor waterverontreiniging

Ingevolge de bij de toetreding tot de CLNI afgelegde verklaring als bedoeld in art. 15 lid 2 is de CLNI in Nederland op alle vaarwegen van toepassing. Aangezien Nederland geen voorbehoud heeft gemaakt t.a.v. niet voor de bedrijfsvaart bestemde schepen (art. 18 lid 1d) kan de eigenaar van een woonschip zich op de beperking van beroepen.

OLG Hamburg
05.12.2013

6 U 194/10 –, juris

Onderbreking resp. Opschorting van de procedure in Nederland

Een geschillenprocedure tav de vervoerdersaansprakelijkheid van de hoofdvervoerder vanwege een авария in Nederland wordt niet conform §§ 52, 42, 8 lid 3 van de wet met betrekking tot de inrichting en verdeling van een fonds ter beperking van de aansprakelijkheid in de zee- en binnenvaart onderbroken indien het Duitse gerecht tot de conclusie komt, dat de hoofdvervoerder niet gerechtigd was tot de beperking van zijn aansprakelijkheid conform §§ 4 bis 5m BinSchG (dus CLNI). Dit is zelfs dan niet het geval, wanneer de gelaedeerde zijn vorderingen in de verdelingsprocedure in Nederland heeft aangemeld. De geschillenprocedure is tegen de achtergrond van deze feiten ook niet conform § 148 ZPO op te schorten of conform § 251 ZPO te staken.

Rheinschiffahrtsobergericht
Karlsruhe
27.04.2015

22 U 1/14 RhSch
ZfB 2015, Nr. 6, Sammlung Seite 2359 ff.

Beperking van aansprakelijkheid en aansprakelijkheid van loodsen

De loods is conform § 21 lid 3 van de wet met betrekking tot het Seelotsenwesen slechts aansprakelijk in geval van opzet en grove nalatigheid, de beperking van de aansprakelijkheid van de loods is echter conform §§ 5b Lid 1, 5c Lid 1 Nr. 3 BinSchG uitgesloten, indien de schade door de loods met opzet om een dergelijke schade te veroorzaken of roekeloos en met de wetenschap dat een dergelijke schade waarschijnlijk het gevolg zal zijn, is veroorzaakt. Het vereiste van "roekeloos" doelt op een bijzonder zware objectieve graad van niet nakoming van verplichtingen, die verder gaat dan grove nalatigheid.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Rb. Rotterdam 25.11.2015	ECLI:NL:RBROT:2015:8534 S&S 2016, 27	Art. 2, 12, 18 CLNI	Kring van beperkingsgerechtigden t.a.v. waterverontreinigingsfonds
Rb Rotterdam 20.7.2016	ECLI:NL:RBROT:2016:6041 S&S 2016,120	Art. 2, 5, 18 CLNI	waterverontreiniging (zie ook S&S 2016, 27)

Voor de beperking van aansprakelijkheid voor schade wegens waterverontreiniging heeft Nederland het voorbehoud als bedoeld in art. 18 lid 1 a CLNI gemaakt. Om die reden is de beperking van aansprakelijkheid terzake van vorderingen m.b.t. schade wegens waterverontreiniging niet rechtstreeks op de CLNI gebaseerd, maar op de Nederlandse regeling voor die schade. De eigenaar van het aansprakelijke schip komt zelf geen beroep op beperking toe voor kosten wegens door de eigenaar getroffen maatregelen ter beperking van de door de uit zijn schip stromende olie veroorzaakte waterverontreiniging (art. 2 lid 1 f CLNI). Ook in de nieuwe CLNI 2012 blijft deze regel gehandhaafd. Het door Nederland gemaakte gebruik van de door de CLNI geboden uitzondering (art. 18 CLNI) vorderingen wegens waterverontreiniging van de toepasselijkheid van de CLNI uit te sluiten en daarvoor een eigen wettelijke regeling te treffen (art.8:1062 lid 1 en onder f jo. art. 8:1065 BW), brengt mee dat de nationale regeling geen andere of ruimere strekking kan hebben dan de CLNI toestaat. Betreffende regelingen van CLNI en Boek 8 BW hebben betrekking op vorderingen *jegens* en niet *van* de aansprakelijk gestelde eigenaar of diens aansprakelijkheidsverzekeraar.

De eigenaar van de Vlieland, die medeschuld aan de aanvaring heeft, is naast de eigenaar van de Kevin S hoofdelijk aansprakelijk jegens schuldloze derden (Staat en Gemeentelijk Havenbedrijf) voor de volledige waterverontreinigingsschade.

Het beperkingssysteem van de binnenvaart wijkt op dit punt af van het CLC, waarin de eigenaar een dergelijke vordering wel in het beperkingsfonds kan instellen. Het is niet aan de Nederlandse rechter om verschillen tussen zee -en binnenvaartrecht weg te nemen.

De vraag of de vordering terzake door de Staat en het Gemeentelijk Havenbedrijf gemaakte kosten ter voorkoming/beperking/opruiming van (a) waterverontreiniging ("primaire waterverontreiniging") en (b) verontreiniging van zaken, zoals oevers, taluds, schepen en andere objecten en (c) verontreiniging van inmiddels gereinigd oppervlaktewater middels het waterverontreinigingsfonds (en geen zakenfonds) kan worden beknot, dient te worden beoordeeld aan de hand van het systeem van de CLNI, de daarin door art. 18 geboden mogelijkheid de toepassing van het verdrag uit te sluiten voor vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water in samenhang met de Nederlandse regeling van het aparte beperkingsfonds voor waterverontreiniging (art.8:1065 BW).

De bewoordingen van de Nederlandse regeling ("kosten van waterverontreiniging") zijn niet bepalend voor de uitleg van art. 18 CLNI. De hierboven genoemde vordering wegens primaire waterverontreiniging komt voor beknotting in aanmerking, maar de vorderingen wegens secundaire waterverontreiniging niet. Laatstgenoemde vorderingen kunnen worden beknot door het zakenfonds, dat in casu evenwel niet is gesteld.

GERECHT

VINDPLAATS

ARTIKEL CLNI

ESSENTIE

Tevens komen voor beknopping in aanmerking vorderingen terzake van redelijke preventieve kosten ter voorkoming van waterverontreiniging, redelijke kosten ter vaststelling van de schade en ter voorkoming ter verkrijging van voldoening buiten rechte van vergoeding van waterverontreinigingsschade (art.6:96 lid 2 BW).

Voor het antwoord op de vraag of maatregelen zijn getroffen ter voorkoming van waterverontreiniging of terzake van reiniging van zaken, zoals kades, taluds en schepen, is bepalend wat de handelende persoon met die maatregelen voor ogen stond. Bij twijfel kan hierbij als vuistregel dienen dat wanneer maatregelen zijn getroffen ter bescherming/reiniging van zaken, de daarmee gemoede kosten, behoudens tegenbewijs, in het zakenfonds horen. Spiegelbeeldig geldt hetzelfde voor kosten wegens maatregelen terzake van waterverontreiniging, die, behoudens tegenbewijs, tot het waterverontreinigingsfonds horen.

Rb Rotterdam
16.9.2016

ECLI:NL:RBROT:2016:9879
S&S 2017/2

Art. 6 CLNI

aanvaring duweenheid met brug
separate beperkingsfondsen duwbak en duwboot

Aanvaring van uit duwboot en duwbak samengestelde duweenheid met brug. De omstandigheid dat de duweenheid een hecht samenstel van schepen is betekent niet dat de duwboot en de daarmee een hecht verbonden duwbak als één schip dienen te worden beschouwd. Hoofdelijke aansprakelijkheid van beide samenstellende delen jegens derden betekent niet dat zij beiden hoofdelijk tot het stellen van een bewerkingsfonds gehouden zijn. Ieder van hen kan zijn (hoofdelijke) aansprakelijkheid beperken door het stellen van een beperkingsfonds op de wijze als voorzien in art. 6 CLNI.

Rb Rotterdam
16.09.2016

ECLI:NL:RBROT:2016:9878
S&S 2017/3 Voor de feiten: zie **S&S 2017/2**

Art. 1, 6 CLNI

aanvaring duweenheid met brug
separate beperkingsfondsen duwbak en duwboot

Van aanhaking van de eigenaar van de duwbak bij het door de duwboot gestelde fonds kan geen sprake zijn. Voor beperking van haar aansprakelijkheid zal de eigenaar van de duwbak eveneens een beperkingsfonds dienen te stellen. Voor de vraag of de duwbak zich kan beperken naar de maatstaven van CLNI of Londens Beperkingsverdrag (LBV, LLMC) moet als eerste gekeken worden naar de definitie van de CLNI. Volgens art. 1 CLNI voldoet een duwbak aan het criterium schip, evenals volgens het maritieme LBV. Nu beide Verdragen evenwel geen houvast bieden voor het onderscheid tussen zee- of binnenschip, dient te worden teruggevallen op het nationale recht. Volgens art. 8:3 lid 1 BW zijn binnenschepen schepen die als zodanig zijn geregistreerd alsmede niet-geregistreerde schepen die blijkens hun constructie niet uitsluitend of in hoofdzaak voor drijven in zee bestemd zijn. Nu de duwbak weliswaar tot drijven in zee geschikt, maar daartoe bij oplevering in 1952 niet in hoofdzaak bestemd is, dient het fonds aan de hand van art. 6 lid 1 CLNI te worden gesteld.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Rb Rotterdam 22.03.2017	ECLI:NL:RBROT:2017:4164 ECLI:NL:RBROT:2017:4166 S&S 2017/61	Art. 1, 11 CLNI	aanvaring schip met stuw en verzoek tot vaststelling van het bedrag waartoe de aansprakelijkheid voorshands is beperkt; fondsvorming voor gerecht van staat waarvoor een rechtsgeding aanhangig gemaakt kan worden

Schade aan o.m. de stuw in Grave door aanvaring van een schip. Beslaglegging op schip door de staat ter verzekering van verhaal van haar vordering op de eigenaar, gevestigd in Duitsland. Eigenaar doet verzoek tot vaststelling van het bedrag waartoe haar aansprakelijkheid is beperkt en vorming van een zakenfonds. Ogv art. 11 is fondsvorming mogelijk voor het gerecht van de Staat waarvoor een rechtsgeding aanhangig is gemaakt of gemaakt kan worden mbt een voor beperking vatbare vordering, in casu Nederland. De eigenaar kan zijn aansprakelijkheid voorshands ogv het zakenfonds beperken tot 726.421,2 SDR.

OLG Nürnberg 30.03.2017	9 U 243/14 BSch TranspR 6-2017	Art. 4 CLNI = § 5b Abs.2 BinSchG	Opheffing van beperking van aansprakelijkheid ogv schuld in de zin van § 5b Abs.2 BinSchG/Art. 4 CLNI
-----------------------------------	---	---	--

Geen beperking van de aansprakelijkheid ogv § 5b Abs.2 BinSchG/Art. 4 CLNI van de eigenaar van een binnenschip nadat de aanneming van een gekwalificeerde schuld bij het uitsluizen en onderdoor varen van een brug, waarbij de op het schip uitstekende kraan schade aan de brug veroorzaakte, is aangenomen. Het aanraken van de brug veroorzaakte de breuk van een gasleiding, waardoor het uitstromende gas ontstak en de brand en totaalschade van de brug alsmede verdere gevolgschade veroorzaakte.

Rb Rotterdam 20.03.2018	C/10/539616/HA RK 17-1106 S&S 2018/89	Art. 15 lid 1 en 2	Geen beperking van aansprakelijkheid voor schade ontstaan in een bouwput, niet verbonden met vaarweg
-----------------------------------	--	---------------------------	---

Een Verdragsstaat heeft op grond van Art. 15 lid 2 de mogelijkheid om het Verdrag ook op nationale waterwegen van toepassing te verklaren, hetgeen door Nederland is gebeurd. Een bouwput/kunstmatige vijver, die geen deel uitmaakt van een vaarweg en niet daarmee verbonden is, valt niet onder het toepassingsgebied van Art. 15 lid 2.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Hof Den Haag 15.05.2018	ECLI:NL:GHDHA:2018:1114 (Hoger beroep van S&S 2017/3)	Art. 1 lid 2	Definitie schip ter onderscheiding zee- en binnenschip

De definitie van schip in art. 1 lid 2 CLNI geeft geen werkbaar criterium om zee- van binnenschepen te onderscheiden. Eveneens ontbreekt er een verdrag autonome uitleg van het begrip binnenschip door meerdere verdragsstaten. Sommigen hanteren het gebruikscriterium, anderen het bestemmingscriterium. Ook combinaties komen voor. In casu kon het schip noch op grond van een van beide criteria noch op grond van een combinatie van deze criteria als zeeschip worden aangemerkt en wordt derhalve aangemerkt als binnenschip.

Rb Rotterdam 13.06.2018	C/10/544789/HA RK 18-141 S&S 2018/108	Art. 1 lid 2b, 6 lid 1	Definitie schip
----------------------------	--	------------------------	-----------------

Het CLNI verdrag biedt geen onderscheidend criterium voor de vraag of een schip een binnenschip is of valt onder de restcategorie van art. 1 lid 2. Relevantie voor fonds onder art. 6 CLNI. In casu leidt feitelijke beoordeling (Ark van Noach) tot kwalificatie als schip in de zin van de eerste categorie onder art. 1 lid 2 b en de daaraan gerelateerde beperking van aansprakelijkheid onder art. 6 lid 1a (i). Ook de omstandigheid dat de “Ark van Noach” niet over voortstuwing beschikt, staat niet in de weg aan de kwalificatie als schip in de zin van art. 1 lid 2 aanhef en onder b eerste volzin CLNI.

Rb Rotterdam 13.07.2018	ECLI:NL:RBROT:2018:11092 S&S 2019/19	Art. 1 lid 2a, 9 lid 1a, 11 lid 3	Gerechtigden tot beperking
----------------------------	---	-----------------------------------	----------------------------

Van der Vis (eigenaar “Sea Camel”) heeft zijn aansprakelijkheid beperkt door een zakenfonds voor de ‘Sea Camel’ te vormen. Schotgroep verzoekt te mogen aanhaken bij het door Van der Vis gestelde beperkingsfonds. Schotgroep was de huurder van de ponton ‘SEA CAMEL’ ten tijde van het voorval op 21 april 2015. Schotgroep is door verschillende belanghebbenden aansprakelijk gesteld voor de schade als gevolg van de aanvaring. Schotgroep is op grond van o.g.v. het autonoom uit te leggen art. 1 lid 2 onder a jo. art. 1 lid 1 CLNI gerechtigd om zich op de beperking van haar aansprakelijkheid te beroepen. Ingevolge art. 9 lid 1 onder a en 11 lid 3 CLNI dient het door Van der Vis gestelde zakenfonds aangemerkt te worden als mede te zijn gesteld door Schotgroep.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Rb Rotterdam 06.11.2018	ECLI:NL:RBROT:2018:11101 S&S 2019/18	Art. 1 lid 2a, 9 lid 1a, 11 lid 3	Gerechtigden tot beperking

Schotgroep kan haar mogelijke aansprakelijkheid niet alleen op basis van het zakenfonds van de ‘Sea Camel’ beperken, maar ook op dat van de duwboot ‘Valk’. Schotgroep is als bevrachter van de duwboot aan te merken omdat de duwboot ‘Valk’ met de ponton ‘Sea Camel’ als een eenheid feitelijk ter beschikking stond aan Schotgroep. Schotgroep is op grond van o.g.v. het autonoom uit te leggen art. 1 lid 2 onder a jo. art. 1 lid 1 CLNI gerechtigd om zich op de beperking van haar aansprakelijkheid te beroepen. Ingevolge art. 9 lid 1 onder a en 11 lid 3 CLNI dient het door Valkenburg gestelde zakenfonds aangemerkt te worden als mede te zijn gesteld door Schotgroep.

Rb Rotterdam 06.11.2018	ECLI:NL:RBROT:2018:11090 S&S 2019/20	Art. 1 lid 2a, 9 lid 1a, 11 lid 3	Gerechtigden tot beperking
-----------------------------------	---	--	-----------------------------------

Schotgroep had aan verzoekster Touwslager opdracht gegeven om de ‘Sea Camel’ naar Zierikzee te duwen terwijl Touwslager de opdracht aan Valkenburg had gegeven. Onderweg moesten ook andere activiteiten worden verricht waaruit blijkt dat Touwslager de duwboot exploiteerde. Touwslager is door verschillende belanghebbenden aansprakelijk gesteld voor de schade als gevolg van de aanvaring. Touwslager is o.g.v. het autonoom uit te leggen art. 1 lid 2 onder a jo. art. 1 lid 1 CLNI gerechtigd om zich op de beperking van haar aansprakelijkheid te beroepen. Ingevolge art. 9 lid 1 onder a en 11 lid 3 CLNI dient het door Valkenburg gestelde zakenfonds aangemerkt te worden als mede te zijn gesteld door Touwslager.

Rb Rotterdam	ECLI:NL:RBROT:2020:5300 S&S 2021/15	Art. 5 CLNI	Verrekening van vorderingen
---------------------	--	--------------------	------------------------------------

BigShip, eigenaar van het binnenschip ‘Ark van Noach’, doet een beroep op beperking van aansprakelijkheid en stelt een zakenfonds. In reconventie vordert BigShip vergoeding door de gemeente van de door haar geleden schade. Subsidiar beroept BigShip zich op verrekening (art. 5 CLNI 1988). Uit artikel 5 CLNI 1988 volgt dat BigShip in deze renvooiprocedure een tegenvordering jegens de gemeente kan instellen.

RECHTSPRAAK CLNI

GERECHT	VINDPLAATS	ARTIKEL CLNI	ESSENTIE
Hof Den Haag 12.01.2021	ECLI:NL:GHDA:2021:977 S&S 2021/40	Art. 1 lid 2	Definitie schip. Binnenvaartschip of zeeschip?

Het CLNI verdrag biedt zelf geen werkbaar onderscheidend criterium voor beantwoording van de vraag of een (snelle) motorboot als de onderhavige als een binnenschip, dan wel als zeeschip moet worden aangemerkt. Het van toepassing zijnde Nederlandse recht zal bepalen of de snelle motorboot als een binnenschip, dan wel als zeeschip moet worden aangemerkt ingevolge art. 8:3 BW. Hoewel het CLNI 1988-verdrag inmiddels is opgevolgd door het CLNI 2012-verdrag was het CLNI-2012 verdrag op het moment van de aanvaring nog niet van kracht. Derhalve is het CLNI 1988 verdrag van toepassing. Eigenaar verzoekt om haar aansprakelijkheid te beperken door een fonds te vormen op grond van het CLNI-1988 verdrag. Het Hof Den Haag bekrachtigt de beschikking van de Rechtbank Rotterdam van 26 februari 2020 waarin zij heeft geoordeeld dat de motorboot geen binnenvaartschip is als bedoeld in artikel 8:3 BW. Derhalve is beperking op grond van de CLNI 1988 niet mogelijk. Niet beslissend is het gebruik dat de eigenaar van de motorboot er zelf van maakt. Beslissend is de vraag of de motorboot blijkens zijn constructie in hoofdzaak voor drijven in zee is bestemd.